

Подготовка кадров для транспортного комплекса в условиях реформирования российского образования

С. О. БАРЫШНИКОВ, канд. техн. наук, профессор, ректор Санкт-Петербургского государственного университета водных коммуникаций (СПГУВК)



Обеспечение потребностей транспортной отрасли в высококвалифицированных, конкурентоспособных кадрах — одна из приоритетных задач кадровой политики России. Для ее решения необходимо создать непрерывный цикл подготовки специалистов водного транспорта по программам начального, среднего, высшего и послевузовского профессионального образования, объединить образовательную, научную и инновационную деятельность в единый процесс, шире использовать возможности государственно-частного партнерства в сфере образования

Подготовку кадров для водного транспорта осуществляют образовательные учреждения, подведомственные Росморречфлоту и обеспечивающие полный комплекс обучения, профессиональной подготовки и переподготовки специалистов отрасли. Сложившаяся система охватывает всю инфраструктуру водного транспорта: флот, порты, судоремонтные предприятия, учебные заведения, научно-исследовательские институты, управляющие структуры.

С 2010 г. наметились позитивные тенденции в работе внутреннего водного транспорта. Важным итогом года стало принятие федерального закона, направленного на поддержку отечественного судостроения и судоходства. По состоя-

нию на 7 ноября 2011 г. в Российском международном реестре было зарегистрировано 337 судов, на 22 марта 2012 г. — 407 судов. Сам факт разработки данного закона повлиял на принятие российскими судоходными компаниями решения об инвестировании строительства новых грузовых и пассажирских судов на отечественных судостроительных предприятиях, которые затем будут зарегистрированы в Российском международном реестре судов под Государственным флагом Российской Федерации [1].

Положительные сдвиги могут быть омрачены кадровой проблемой: обеспечение водного транспорта кадрами на сегодняшний день неудовлетворительно как в количественном, так и в качественном отношении.

Дефицит командных кадров на мировом флоте составлял в 2009 г. около 20 тыс. чел., а к 2020 г. он составит около 40 тыс. чел. Соответственно, дефицит кадров на российском морском флоте также возрастет [2]. Согласно официальной статистике, только 63% выпускников морских вузов остаются работать на флоте, остальные находят работу на берегу.

2011 г. подтвердил, что главной причиной многих транспортных трагедий в России становится человеческий фактор, в том числе недостаточно высокий уровень подготовки кадров и квалификации специалистов по безопасности; невыполнение судовладельцем и капитаном судна требований нормативных документов, регламентирующих безопасность судоходства при планировании, подготовке и осуществлении рейса; несоблюдение общепринятых приемов и способов управления судном.

В связи с этим вопросы кадровой политики на транспорте становятся особенно актуальными. Очевидно, что задачи, изложенные в Комплексной программе обеспечения безопасности населения на транспорте на 2010–2013 гг., принятой правительством в соответствии с указом Президента РФ в июле 2010 г. [3], могут быть решены только при условии обеспечения отрасли достаточным количеством специалистов и выполнения комплекса научно-исследовательских подпрограмм и пилотных проектов по разработке новой техники и оснащению ею особо уязвимых объектов.

Обеспечение потребностей транспортной отрасли в высококвалифицированных кадрах, повышение их конкурентоспособности в рамках мировой транспортной системы, дальнейшая интеграция и приведение российской системы профессионального транспортного образования в соответствие мировым стандартам — вот основные



направления развития транспортного образования.

Интеграция по вертикали и горизонтали

Между тем серьезным фактором, влияющим на развитие образования, продолжает оставаться демографическая ситуация. За последние 10 лет (2000–2010) численность школьников сократилась более чем на 40%. Прогнозная численность студентов вузов в 2013 г. может составить около 4,2 млн чел., снизившись более чем на 40% по отношению к численности студентов вузов в 2009 г. (7,4 млн чел.) [4]. В условиях демографического спада упал реальный конкурс на все технические и эксплуатационные специальности.

Параллельно наблюдаются падение общественного престижа профессии преподавателя вуза, физическое старение профессорско-преподавательского корпуса высшей школы, отток перспективных и молодых кадров в коммерческие структуры и за рубеж, недостаточно высокий уровень зарплаты, ухудшение материально-технических и научно-информационных условий преподавательского труда.

О проблеме демографии в связи с перспективами высшего образования в России говорил глава Минобрнауки РФ А. А. Фурсенко, выступая на заседании итоговой коллегии Минтранса 27 марта 2012 г. Коснувшись вопроса о транспортных учебных учреждениях, которые находятся в ведении Минтранса, он отметил, что сейчас в России избыточное число вузов, в том числе транспортных, поэтому необходимо скорректировать структуру вузовской сети в целом с оптимизацией количества филиалов вузов в сторону их сокращения.

Оптимизация сети образовательных учреждений профессионального образования, подведомственных Росморречфлоту, началась в 2000 г., когда к Санкт-Петербургскому государственному университету водных коммуникаций (СПГУВК) присоединилось Ленинградское речное училище (в настоящее время Колледж водного транспорта). К 2007 г. было создано семь вертикально интегрированных научно-образовательных комплексов, в состав которых вошли филиалы, реализующие программы среднего профессионального образования.

Основная задача такого университетского комплекса — создание условий для непрерывной подготовки специа-



листов водного транспорта по программам начального, среднего, высшего и послевузовского профессионального образования, а также повышения квалификации и переподготовки. Формирование комплексов способствовало оптимизации организационных структур управления образовательными учреждениями, разработке моделей взаимодействия входящих в его состав учебных заведений, повышению эффективности использования материальных и кадровых ресурсов. Унификация и оптимизация процессов обучения позволила не только сократить сроки подготовки плавсостава, но и снизить расходы на обучение.

На данном этапе инновационный путь развития транспорта требует объединения образовательной, научной и инновационной деятельности в единый процесс, концентрации научных и инновационных ресурсов для проведения научных исследований, развития существующих и формирования новых научных школ, совершенствования системы подготовки научных и научно-педагогических кадров высшей квалификации. Поэтому на сегодняшний день модернизируемой отрасли необходимы интегрированные образовательные структуры, мощные учебно-научные комплексы, отвечающие за опережающую подготовку кадров для транспорта и научное сопровождение новой транспортной стратегии России.

Следующий этап реформы транспортного образования требует горизонтальной интеграции подведомственных Росморречфлоту вузов. Именно укрупнение вузов позволит объединить научно-образовательный

потенциал, за счет объединения кафедр и факультетов удастся избежать дублирования, а также сохранить ответственность и повысить качество образования.

Альянс с бизнесом

Вузы всегда были стартовой площадкой для развития транспортного комплекса страны. Однако серьезной проблемой остаются отсутствие комплексности научных исследований, а также низкая эффективность внедрения научных разработок, сокращение количества молодых специалистов, поступающих в аспирантуру и докторантуру и желающих посвятить себя научной работе.

Одна из задач транспортных вузов — использование научно-исследовательского потенциала студентов, а именно — выявление способных студентов и аспирантов и мотивация их к выбору академической карьеры путем привлечения к научной, педагогической работе, участию в научных конкурсах, конференциях, разработке инновационных проектов, выполнению хозяйственных работ. Реализация большинства научно-образовательных проектов требует сотрудничества вузов с предприятиями и организациями отрасли.

Механизмом эффективного взаимодействия бизнеса и образовательного сообщества может стать государственно-частное партнерство (ГЧП), особенно при реализации инновационных образовательных программ и технологий.

ГЧП можно определить как систему долгосрочных отношений между государством и представителями частного сектора по реализации совместных



проектов на основе распределения доходов или нематериальных выгод, расходов и рисков [5]. ГЧП в сфере образования представляет собой альянс между государством и бизнесом в целях реализации образовательных проектов на основе законодательных актов и специальных соглашений.

Несмотря на то, что практика применения механизмов ГЧП наиболее развита именно в транспортном комплексе, механизмы ГЧП в сфере подготовки кадров для отрасли пока работают слабо. Низкая инвестиционная привлекательность, отсутствие коммерческой заинтересованности, отсутствие правовой базы и нехватка высококвалифицированных специалистов в области создания и управления проектами сдерживают финансовую поддержку образовательных комплексов судоходными компаниями, портами и судоремонтными заводами.

Для активизации государственно-частного партнерства в сфере профессионального образования необходимы универсальные механизмы, основанные не на прямом участии государства, а на эффективном сотрудничестве работодателей и учреждений профессионального образования.

Можно выделить следующие механизмы ГЧП в научно-образовательной деятельности:

- создание образовательных центров, направленных на осуществление программ в области подготовки или переподготовки кадров;
- совместные образовательные и исследовательские проекты (в форме конференций, круглых столов, семинаров, мастер-классов и др.);
- участие преподавателей в корпоративных образовательных программах с целью повышения квалификации специалистов предприятий на основе современных образовательных технологий;
- создание и развитие институтов общественного участия: наблюдательных, попечительских, общественных, управляющих и иных видов советов в учебных заведениях;
- гранты и грантовые программы в виде безвозмездного финансирования конкретных направлений деятельности: образовательных курсов и программ, научной деятельности, инновационных проектов, стипендиальных программ;
- предоставление необходимых конвенционных средств практического

обучения, судов и тренажеров, гарантирующих компетентность эксплуатирующего состава в вопросах безопасности.

Для повышения качества образовательного процесса при формировании учебного плана в части дисциплин по выбору студента целесообразно учитывать мнение работодателя, а также привлекать ведущих специалистов отрасли для чтения тематических лекций, совместно формулировать темы курсовых и дипломных проектов с ориентацией на конкретных заказчиков из числа потенциальных работодателей из государственного или частного сектора. Участие работодателей необходимо также в мониторинге, направленном на определение потребностей экономики в профессиональных кадрах: оно позволит более качественно и системно формировать государственный заказ на подготовку кадров в системе профобразования.

Важным аспектом обеспечения качества подготовки является плавательная практика на учебных судах. В последние годы резко сократилось количество учебных и учебно-производственных судов в России. Это осложняет выполнение требований федеральных государственных образовательных

стандартов и Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (ПДМНВ/STCW) при обучении на эксплуатационных специальностях. Судовладельцы не заинтересованы принимать студентов и курсантов на плавпрактику, что приводит к снижению практических навыков у выпускников морских и речных учебных заведений и не позволяет подготовить специалистов на должном уровне.

К сожалению, фактически не работает Положение о целевой контрактной подготовке специалистов с высшим и средним образованием (далее Положение), утвержденное Постановлением Правительства РФ от 19.09.1995 г. № 942.

Открытость рынка труда приводит к постоянному оттоку специалистов в иностранные судоходные компании, где обеспечена высокая заработная плата. Таким образом, мы готовим специалистов на бюджетные средства, но не для себя, а для иностранных судовладельцев.

Эти вопросы ежегодно обсуждаются на Всероссийской конференции «Санкт-Петербург — морская столица России. Кадровая политика». Однако до сих пор не разработаны нормативные правовые акты, которые регламентировали бы трудовые и финансовые взаимоотношения обучаемого специалиста с будущим работодателем и узаконивали бы обязательную отработку в течение 3 лет и возможность при досрочном увольнении взыскивать сумму, пропорциональную неотработанному времени.

Подготовка кадров в рамках ГЧП за счет средств судоходных компаний позволяет более эффективно решать эти проблемы за счет заключения соответствующих договоров.

Тесные контакты транспортных вузов, отраслевых предприятий и научных организаций обеспечивают профессиональный рост и инновационную активность преподавательского состава; способствуют привлечению студентов к выполнению научно-исследовательских работ; гарантируют выпускникам трудоустройство по избранной специальности (направлению подготовки); обеспечивают стабильное финансирование разработок. В ближайшем будущем объединения (ассоциации) работодателей или профессиональное сообщество должны сыграть важную роль в независимой оценке качества образовательных учреждений. Именно они будут опреде-



лять порядок проведения профессионально-общественной аккредитации профессиональных образовательных программ, а также формировать рейтинги аккредитованных ими образовательных программ.

ЛИТЕРАТУРА

1. Левитин И. Е. Об основных итогах социально-экономического развития транспортного комплекса в 2011 году и задачах на 2012 год и среднесрочную перспективу / Доклад министра транспорта РФ на расширенном заседании коллегии Минтранса РФ, 27 марта 2012 г. — URL: <http://www.mintrans.ru/news/interviews>
2. Давыденко А. А. Связать науку с производством // Родина. — 2009. — № 11.

3. Комплексная программа обеспечения безопасности населения на транспорте / Распоряжение Правительства РФ от 30 июля 2010 г. № 1285-р г. Москва. — URL: <http://www.rg.ru/2010/11/11/bezopasnost-site-dok.html>.

4. О Концепции Федеральной целевой программы развития образования на 2011–2015 годы / Распоряжение Правительства РФ от 7 февраля 2011 г. № 163-р. — URL: <http://fcp.economy.gov.ru/npd/rp163.htm>.

5. Методические рекомендации для учреждений высшего профессионального образования по использованию механизмов ЧГП. — [Электронный ресурс]. Электрон. дан. Режим доступа: <http://partner-fin.ru/prof-edu/chgp-visshego-obr>.